

知る人ぞ知る草軽鉄道

1 草軽電気鉄道の概要

軽井沢駅北口から駅前通りは道幅が広いものの、どうしてか別に気に留めないのが普通です。新しい駅や終戦後に再開発で出来た駅ならわかりますが、戦前の駅なのにどうしてこんなに広いのでしょうか。たとえになりませんが、東京都文京区護国寺前の通りは徳川家光が護国寺への参拝のため造らせたものでたいへん広い道となっています。私の師匠は自宅が護国寺(故尾崎豊氏葬式場所で5万人の参列者があった)近くにありましたので、よく護国寺の歴史を話してくれました。このように、昔から広い道には何か理由のあることが多いと思います。

実は軽井沢駅前には昔、鉄道があり、軽井沢を起点に草津までの55.5kmを半世紀近く走り続けました。第一次開業は大正4年(1915)に軽井沢－小瀬温泉間10km、第二次開業は大正6年(1917)小瀬温泉－吾妻間18.3km、第三次開業は大正8年(1919年)吾妻－嬭恋間8.5km。その後、吾妻川の架橋問題で時間が経ち、大正15年(1926)に嬭恋－草津温泉17.5kmが開業。最初の開業から11年目に全線開通しました。

戦後、吾妻線の開通、台風被害等の影響から昭和37年(1962)に廃線。

長野県側の駅は、新軽井沢駅、旧軽井沢駅、三笠、鶴溜、小瀬温泉、ながひなた駅がありました。

新軽井沢駅は今の軽井沢駅前、旧軽井沢駅は旧軽銀座通りの入口付近、三笠駅は三笠通りから三笠パーク別荘地へ入る手前付近にそれぞれ駅があり、現地に行ってみると三笠パーク別荘地や鶴溜の傾斜地を鉄道がよく通ったものだなと感心しました。

草軽電気鉄道の電気機関車は軽井沢町中央公民館に置かれています。

引用および参考資料：小林宇一郎、黒澤眞一監修「信州の廃線紀行」郷土出版社

下記写真は鉄道敷跡付近(推定)で鉄道があったと言われるようになるほどと思いません。地図は下記文献を参考に鉄道跡を描いてみました。

2 評価上の留意点

この鉄道線路敷は、現在道路となっていますので、道路の評価はどのくらい減価したらいいのでしょうか。

通常、不動産鑑定士がよく評価で使う土地価格比準表(住宅新報社)では以下のとおりとなっています。

(1)土地価格比準表

共用私道	減価率 50 ~ 80%
準公道的私道	減価率 80%以上

(2)競売評価基準

私が競売評価において参考とする減価率は以下のとおりです。

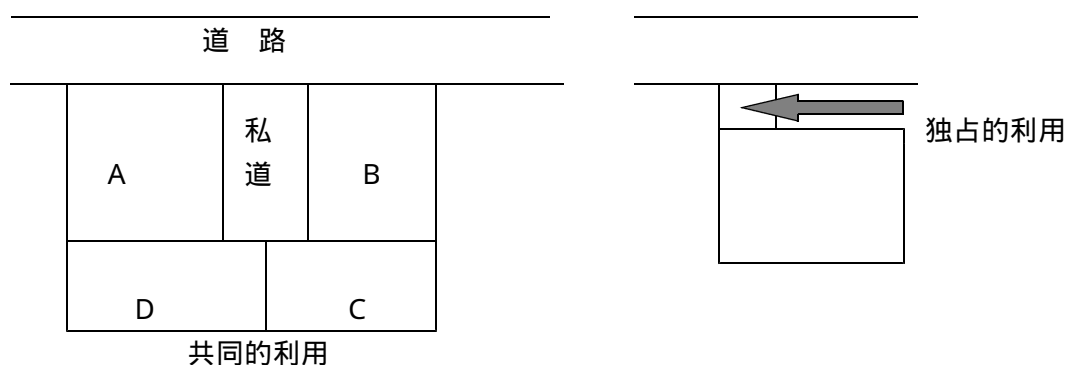
独占的に利用している道路	30 ~ 50%
共同利用している場合	50 ~ 90%
公衆用として利用されている場合	90 ~ 95%

道路だから全く価値がないというわけでもなく、道路の種類によって減価率が異なるのは当然でしょう。

この減価率は将来宅地化への復帰期待価値としてみる考え方があります。これは現在から利用可能となる時点までの宅地としての利用できないであろう期間を考え、その直後の宅地の価格に基づく現在価値を求めるものです。具体的には堅固建物本体の耐用年数を60年と考え、道路が60年後に宅地として復帰した場合の現在価値率は以下のとおりです。

$$1 \div (1.05)^{60} = 0.0535 \quad 30 \text{ 年後なら } 1 \div (1.05)^{30} = 0.231$$

ただ、下例のCD宅地所有者にしてみれば、私道(共同的利用)が建築基準法上の道路要件(都市計画区域内)を満たしていなければ、適切に建物を建てられないので、そういう私道の価値は大きいケースも考えられるでしょう。私道が建築基準法第42条1項5号適用道路要件を満たしていても、共有持分で所有していなければ水道、下水等色々な問題があります。



(3) 財産評価通達

相続税、贈与税等財産評価通達によれば、特定のものが通行する私道は宅地価格の30%で評価するとしていますので、減価率は70%となります。

一方不特定多数のものが通行する私道は価値0、つまり減価率100%としています。

引用参考文献

「土地価格比準表」地価調査研究会編 住宅新報社

「価値評価論」白井雅浩、谷圭三著 清文社

「事例でわかる不動産鑑定 of 物件調査 Q & A」黒沢泰著 中央経済社



軽井沢駅前通り



三笠通り沿いに鉄道が
ありました。この周辺は
元首相クラスの別荘が多
いところです。

